

Heimatkundliche Beilage

zum Amtsblatt der Bezirkshauptmannschaft Amstetten

Nr.13 1. Mai 1973 2. Jahrgang

Karl Kneissl, Markt Ardagger: Die Schifferzunft von Ardagger

Die beginnende Enge des Strudengaues machte Ardagger zu einem wichtigen Anlegeplatz. Hier wurden Lotsen auf die Schiffe genommen, um die gefährliche Fahrt durch den Struden zu gewährleisten. Die bekanntesten Nauführer waren die Freinhofer, Brandner und Bichlmeier aus Ardagger und Haas aus Dornach, der ebenfalls im Dienst des Ardagger Schiffmeisters stand. Aber auch Schopper (Zillenbauer) und Schiffsleute waren in der Schifferzunft vereint und tätig, im ganzen über ein Drittel der Bevölkerung.

Der Schiffmeister war ein Unternehmer mit eigenen Schiffen und Pferden. Im ehemaligen Schiffmeisterhaus, Ardagger Nr. 16, kann man noch Stallungen für mehr als dreißig Pferde sehen. Der Ardagger Schiffermeister hatte auch den Treppelweg von Freienstein bis Ardagger in Ordnung zu halten.

Die Gegen- oder Treiberzüge (Bergfahrt) waren für Ardagger wichtiger als die Naufahrt (Talfahrt). Bis zu sechzig Pferden waren bei großen Gegenzügen in den "Buasen" oder "Faden" - so nannte man das Zugseil - eingeschlagen. Der Buasen war bis 700 m lang und 10 cm dick. Jedes zweite Pferd trug ein Holzbrett, auf dem ein "Jodl" saß; er hatte zwei Pferde anzutreiben und zu betreuen. Das letzte und schwerste Pferd war meist ein Hengst, auf dem der "Afterreiter" saß. Vorne ritt der "Vorreiter" oder "Wagehals", der mit seinem Griffstangl die Tiefe des Wassers feststellte. Das war im Augebiet sehr wichtig, um die folgenden Pferde beim Durchreiten von Wasserstellen nicht zu gefährden. Weiters gingen einige "Aufleger" mit, die mit ihren Hebeböcken den Buasen über Stauden und Steinhindernisse hinwegrutschen ließen; und schließlich war ein "Seilreiter" bestimmt, der nach beendeter Fahrt die Seile zusammenstreifen mußte. Die Schiffsleute befanden sich auf dem Schiffszug. Vorne war die Storz- oder Furkelzille, wo auf einer Gabel der schwere Buasen auflag. Diese Zille war am meisten gefährdet. Ihr folgten die Roß- und die Seilplätte, und von dort ging der Buasen zum ersten Kehlheimer, genannt Hohenau. Auf ihr befand sich der Kapitän oder "Kranzelmeister", der den ganzen Schiffszug leitete. Im nächsten Schiff, der "Nebenbei", waren der Schiffsschreiber und im folgenden, "Schwemmer", der Schiffskoch untergebracht. War noch ein viertes Schiff dabei, so hieß das die "Schwemmer-Nebenbei" oder das "Bummerl". Vorne im Kehlheimer stand der Storzknecht, der mit seinem über drei Meter langen Spannholz das Schiff vom Ufer abhalten mußte. Weiters befand sich noch ein "Sößtaller" auf jedem Schiff, der mit seiner Söß das eingedrungene Wasser ausschöpfte. Die Steuerruder wurden von den "Sturern" bedient. Jedes Schiff besaß einige "Waidzillen", die der Sicherheit und Uferfahrten dienten.

Der Kehlheimer war nach der Stadt Kehlheim in Bayern benannt, wo diese Schiffsgattung zuerst gebaut wurde. Er war 40 m lang, 6 m breit, an die 2 m tief und konnte mit ganzen 2000 Zentnern beladen werden. Die Plätten dienten zum Übersetzen der Pferde und Seile bei Uferwechsel.

./.

Dazu wurden die Plätten hinübergesprengt und dann der Schiffszug nachgezogen. Das Hinübersprengen ging auf folgende Weise vor sich: Ein sehr langes Seil befestigte man mit dem einen Ende am Ufer und mit dem anderen seitlich hinter dem ersten Drittel der Plätte. Nach der Beladung mit Pferden und Seilen wurde die Plätte durch das Steuer schräg gestellt und kam wie eine Rollfähre in Bewegung. In der Flußmitte hängte man das Seil an der Plätte aus, und mit Schwung erreichte diese das gegenseitige Ufer. Wegen dieser komplizierten Manöver und bei ungünstigem Wind und Wasserstand legte man im Gegentrieb oft nur 15 km am Tag zurück.

So ein Treiberzug brachte an die zwanzig Schiffs- und über dreißig Roßleute in unseren Ort. Hier war das große Umspannen, denn für die Weiterfahrt genügten oft zehn Pferde. Wetter oder Wasserstand zwangen oft zu längerer Rast. Da war dann in Ardagger Hochbetrieb. Die Schiffsleute erhielten zu ihrem Lohn noch täglich einen Gulden Kostgeld. Mit ihren schwarzen Barchentjankern, den hohen Stiefeln und den großen, runden Scherbalkhüten beherrschten sie das Straßenbild. Aber auch drei Schmiede zum Beschlagen der gefürchteten und bissigen Schifferpferde hatten genug zu tun. Diese Pferde wurden mit besonders breiten Hufeisen versehen. Oftmals hielt man einen Schifferball ab. Dazu kamen die Besucher aus nah und fern. In den Gasthäusern blühte der Handel. Die Schiffsleute handelten mit Zillen, Tabak, Wachs und Honig sowie Stoffen und Schuhen und verdienten sich damit zusätzliches Geld.

Am Tag der Weiterfahrt war vor fünf Uhr alles fertig, die Pferde waren eingeschlagen. Beim Gebetläuten kniete der Kapitän auf seinem Kehlheimer nieder, um Gott die Ehre zu erweisen. Dann aber rief er: "Über olle Wossa, in Gottes Nom', hauts eini, fohrn ma on!" Weiter ging es mit Gejodle und Geschrei. Die Schiffszugreiter wurden ja wegen ihres Geschreis Jodeln genannt. Ein alter Schifferaberglaube verbot das Pfeifen, damit kein gefährlicher Wind herbeigerufen werde. Ein Schiffer mußte auch ein Nichtschwimmer sein, damit er sich nicht leichtfertig in Gefahr selber retten könne. Ertrank ein Schiffer, so fischte man seinen Hut auf und befestigte ihn gut sichtbar am ersten Schiff, um Wind und Donau das Opfer zu zeigen und sie zu beschwichtigen.

Die Zeit blieb nicht stehen. Westbahn und Dampfschiff brachten die Treiberzüge zum Erliegen. Auch die mächtige Zunft löste sich auf. Nur die Naufahrt und die Flößerei haben sich bis in die Zeit vor dem zweiten Weltkrieg erhalten. In Erinnerung sind ja noch die von Stechviehhändler Boißl in den Endjahren der Schifferzunft durchgeführten Kälber- und Schweinefuhren nach Wien. Die letzten Naufahrten führte Unternehmer Karl Reitner durch, der vor siebenunddreißig Jahren letztmals Obst am Wasserweg verfrachtete. Noch an zwei Männer können sich die älteren Bewohner unseres Ortes erinnern: an den Schopper Johann Höbarth, vulgo Roiß, und an Freinhofer Poldl. Dem war es Stolz und Ehre, die früher überall bekannten großen Faschingsumzüge der Zunft weiterhin zu erhalten. Er war der Letzte, der sich beim Faschingszug auf einer Plätte, das Steuerruder führend, durch den Ort fahren ließ.

Die alte Schiffahrt ist tot. Die Ordinarischiffe für den Personenverkehr und die schweren Kehlheimer beförderte man schon seit 1850 mit Dampf stromaufwärts. Nur im lokalen Schriffsverkehr bediente man sich noch der Pferde. 1873 zogen ein paar Rösser zum letzten Mal ein solches Schiff die Donau herauf - das war vor genau hundert Jahren.